

# 国際コンテナ戦略港湾政策の更なる取組み

令和2年11月12日  
国土交通省港湾局

1. 【国内集貨】鉄道輸送による集貨 ..... 2
2. 【創貨】物流施設の強化など ..... 7
3. 【競争力強化】埠頭の一体利用の推進 ..... 10

# 【国内集貨】鉄道輸送による集貨

【第1回 国際コンテナ戦略港湾政策推進ワーキンググループにおける意見】  
地理的に不利な条件ではあるものの、日本海側の地方港からの集貨について、船舶による輸送だけではなく鉄道等の輸送も含めた戦略を検討すべきではないか。

- ① 日本海側の港湾付近から、国際コンテナ戦略港湾にトラックで集貨することはトラック運転者不足の深刻化と運賃水準の上昇及び温暖化ガス排出削減の観点を踏まえると困難。
- ② 日本海側から国際フィーダー航路を用いて貨物を運搬する場合、釜山港との競争の観点からコスト及びリードタイムで劣後すると考えられる。



よって、鉄道輸送による転換可能性を検討。

# 盛岡貨物ターミナル駅におけるインランドコンテナデポ

北東北3県(青森・秋田・岩手)において、京浜港と鉄道で直結した利便性を有する。  
また、海上コンテナのマッチングの取組み(コンテナラウンドユース)により、企業、船会社とともに協力体制を構築。  
本事業は、平成21年度～平成23年度に国土交通省港湾局モデル事業として開始。



現在、1日1往復運行中。

上り:【盛岡貨物ターミナル駅】22時 5分発、【東京貨物ターミナル駅】10時 2分着

下り:【東京貨物ターミナル駅】16時39分発、【盛岡貨物ターミナル駅】4時10分着

## ① 荷主の発掘

- ・ 鉄道輸送は船舶輸送よりも速達性、定時性に優れている。それに応じてコストも高い。
- ・ こうした特性を有する輸送モードを選択する荷主の発掘、働きかけが課題

## ② 40FTコンテナの輸送が可能な鉄道網の整備

- ・ 東京～盛岡間は40FTの背高コンテナも輸送可能な唯一の路線。
- ・ 東京～福岡間、東京～上越間は高さ8.6FTの40FTコンテナは運搬可能。
- ・ その他の路線は20FTコンテナ、又は12FTコンテナのみ運搬可能。
- ・ 海上コンテナの主流である40FTコンテナの輸送網の整備が課題。



(出典)平成27年3月 輸出入コンテナ貨物の鉄道輸送の促進に向けた調査報告書

## ③ 国際コンテナ戦略港湾での利便性向上

- 荷主が鉄道輸送を選択する場合でも、JR貨物のターミナル駅から国際コンテナ戦略港湾へのドレージが必要。
- 現在、東京貨物ターミナル駅では、外貿用のコンテナヤード等は存在せず、取扱っている貨物の多くが内貿貨物であり、東京～盛岡間を除き、外貿貨物量は、ほとんど存在しない。
- 国際コンテナ戦略港湾まで線路を延伸し、コンテナターミナルに貨物ターミナル駅を隣接させるオンドック形式による方策が考えられる。しかし、導入には、①多額の整備費用が必要、②港湾の整備と合わせて運行する先の駅側のターミナル整備が必要。



「鉄道側線があれば、例えばJR貨物の東京貨物ターミナル駅と東京港大井埠頭の間など、港湾に近接した鉄道ターミナルとCT間のショートドレージに要する時間とコストが削減され、鉄道による海上コンテナ輸送の競争力が一段と高まる。同時に、ターミナルゲートの渋滞を軽減させる効果をもたらす。」

# 【創貨】物流施設の強化など

## ○ 物流施設の整備（無利子貸付）

### 【対象施設】

埠頭の近傍に立地する物流施設（上屋、倉庫）

### 【対象港湾】

国際コンテナ戦略港湾（京浜港、阪神港）

### 【貸付比率】

国：港湾管理者：民間事業者 = 3：3：4



### 【実績】

横浜港 4 件  
（三井倉庫、ニチレイ、日新、川西倉庫）  
神戸港 2 件  
（川西倉庫、森本倉庫）

## ○ 物流施設の再編・高度化（補助）

### 【対象施設】

物流施設の共用部（ランプウェイ、スロープ等）  
及び共同施設（道路、緑地等）

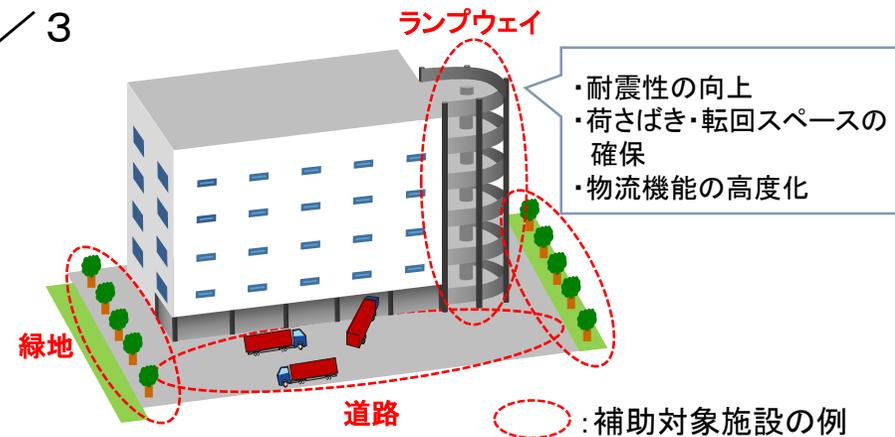
（撤去費用、測量設計費用、整備費用が対象）

### 【対象港湾】

苫小牧港、仙台塩釜港、京浜港、新潟港、清水港、  
名古屋港、四日市港、阪神港、水島港、広島港、  
徳山下松港、関門港、博多港、那覇港

### 【補助率】

1 / 3

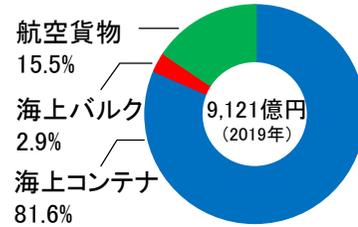
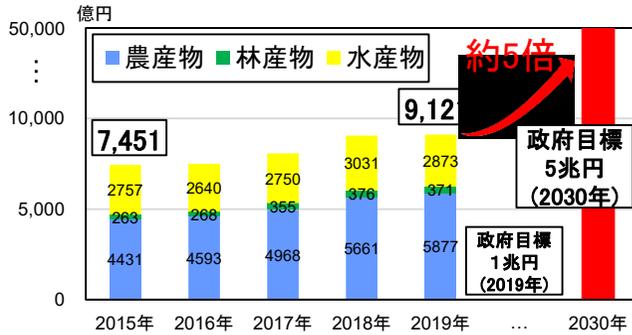


### 【実績】

神戸港 2 件、博多港 1 件、清水港 1 件

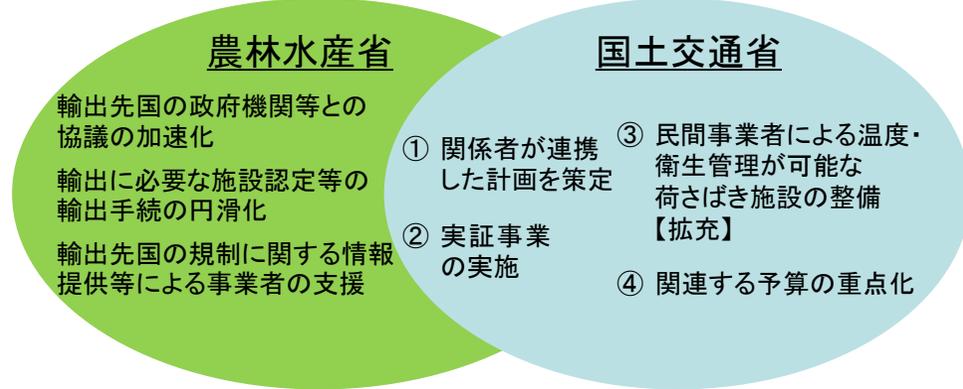
○2030年の農林水産物・食品の輸出額を5兆円とする政府目標の達成に向け、港湾を通じた農林水産物・食品の輸出をこれまで以上に促進するため、生産関係者や港湾関係者が連携して策定する実施計画を農林水産省及び国土交通省が共同して認定した場合に、施設整備に係る支援の拡充や、関連する予算の重点化を行う。

## <農林水産物・食品の輸出額の推移と輸出手段別割合>



出典：農林水産省資料、貿易統計に基づき国土交通省港湾局作成

## <農林水産省の取組と国土交通省が連携して推進する取組>



## <具体の取組イメージ>



② 高機能コンテナやRORO船を活用した実証事業の実施



③ 民間事業者による温度・衛生管理が可能な荷さばき施設の整備【拡充】



④ 関連する予算の重点化



コールドチェーンの確保など、輸出の川上から川下までの連携を強化

# **【競争力強化】埠頭の一体利用の推進**

横浜港南本牧ふ頭のMC4が運用を開始することで、MC1～4のすべてのターミナルの一体利用が可能となる。多方面の航路の船舶が船型やスケジュール等に応じて、施設全体を柔軟に利用できる画期的な運用が実現でき、高規格な施設能力を最大限に発揮できる。

2020年3月

	MC-1	MC-2	MC-3	MC-4
ターミナル借受者	A.P.Moller Maersk、日新	A.P.Moller Maersk	三菱倉庫	-
利用船社	Maersk、T.S Line、SITC他		ONE、Hapag Lloyd	-

供用後（岸壁の一体利用）



	MC-1	MC-2	MC-3	MC-4
ターミナル借受者	A.P.Moller Maersk、日新	A.P.Moller Maersk、商船三井、川崎汽船	A.P.Moller Maersk	
利用船社	(一体利用) ザ・アライアンス 2M (ONE、Hapag Lloyd、Yang Ming、HMM) (A.P.Moller Maersk、MSC)			



写真：横浜川崎国際港湾株式会社

- ①岸壁の一体利用
  - ・悪天候や混雑などにより本来予定していた岸壁への着岸ができない場合、別の岸壁に着岸が可能
  - ・着岸した岸壁のヤードに貨物の蔵置ができない場合、構内シャーシで別のパースのヤードにコンテナを輸送し、蔵置
- ②ガントリークレーンの一体利用
  - ・MC-1、2の間とMC-3、4の間で、それぞれ、ガントリークレーンの相互融通が可能

※港湾運営会社と借受者との契約により、南本牧MC-1～4の一体運営が初めて可能となる。